

космічних відносин, відповідальності, державні органи із здійснення нагляду та контролю за дотриманням космічного законодавства, порядок розгляду космічних спорів (конфліктів).

Крім того, в системі космічного права виділяється також спеціальна частина, яку утворюють правові інститути, що стосуються міжнародного співробітництва в сфері дослідження і використання космічного простору, міжнародного космічного права, національного космічного права зарубіжних країн [3, с. 143].

Можна підсумувати, що космічне право – це галузь права, якою регулюються суспільні відносини, що виникають у сфері дослідження і використання космічного простору та її юридична природа перебуває у стані становлення та потребує подальших наукових досліджень. Щодо нормативно-правової основи, то нею є космічне законодавство, а стрижневими актами є Закон України «Про космічну діяльність» (1996) та Міжнародно-правові договори про космічну діяльність, ратифіковані Верховною Радою України.

Література

1. Андрушко І. П. Космічне право України: проблеми становлення та розвитку: [монографія] / І. П. Андрушко. – К.: Юрид. думка, 2006. – 190 с.
2. Шемшученко Ю. С. Космічне право: [підруч. для студ. ВНЗ] / Ю. С. Шемшученко. – К.: Юрид. думка, 2012. – С. 213-218.
3. Аеро-2011. Повітряне і космічне право: матеріали Всеукр. конфер. молодих учен. і студ., 24 листоп. 2011 р. – Ніжин: Вид. Лисенко М. М., 2011. – 383 с.

УДК 629.73(510)(043.2)

Дудник Н. С., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Череватюк В. Б., к.і.н., доцент

ЦИВІЛЬНА АВІАЦІЯ КНР: ЕТАПИ РОЗВИТКУ

Зараз, як ніколи, необхідна активізація співробітництва України з різними країнами в авіаційній галузі, що могло б посилити позиції нашої держави в авіаційній сфері. Тому вивчення досвіду зарубіжних країн є важливим.

З цієї точки зору, достатньо цікавою є історія становлення авіації у КНР, адже відомо, що першими літальними апаратами створеними людиною, були повітряні змії, які були винайдені в V ст. до н. е. китайським філософом Мо-цзи і винахідником Лу-Бань. Становлення цивільної авіації у Китайській Народній Республіці пройшло значний

шлях розвитку, зокрема виділяють чотири періоди: етап створення з 1949 по 1957 роки, етап регулювання з 1958 по 1965 роки, етап складного просування вперед з 1966 по 1976 роки, новий етап розвитку, починаючи з 1977 року, сучасний етап. Етап створення або повоєнний період характеризується тим, що внаслідок багаторічних воєн і заворушень, аеропорти перебували в стані, що вимагає екстреного будівництва та реконструкції. До 1949 року на території Китаю було тільки 36 аеропортів, що виконували авіаперевезення за основними маршрутами. Тільки два аеропорти мали змогу приймати на зліт і посадку транспортні літаки [4].

З 1957 року розпочинається другий етап розвитку цивільної авіації. У цей період основний акцент в цивільній авіації був на будівництві аеропортів, а в 1958 році було завершено будівництво Столичного аеропорту у Пекіні. Цивільна авіація Китаю вже мала у своєму розпорядженні 118 літаків різних видів, більшу частину з яких становили моделі Радянського Союзу [3].

Етап регулювання з 1958 по 1965 роки характеризується великою кількістю проблем, що пов'язані із великими обсягами авіаперевезень; фінансовими збитками підприємств в результаті недостатньої уваги, що приділяється питанням економічної прибутковості [2]. З початку 1961 року система цивільної авіації почала серйозно виконувати політику центрального уряду, спрямовану на «регулювання, зміцнення, стабільність, підвищення», що дозволило галузі цивільної авіації досягти великих успіхів у розвитку. До кінця 1965 авіація Китаю мала 255 літаків різного типу. Відповідним чином поліпшені польотні умови і інфраструктура обслуговування, зокрема, були завершені проекти з розширення аеропортів [3].

З 1966 по 1976 роки розпочався етап складного просування вперед. Загальна кількість транспортних літаків різних типів цивільної авіації Китаю досягло 117, що створило умови для втілення лінії політики «поєднання зовнішніх і внутрішніх маршрутів, приділення уваги маршрутами близького та далекого слідування». Починаючи з 1975 року, китайським авіакомпаніям вдалося здійснити перехід від збитковості до прибутковості.

Новий етап розвитку полягає у виділенні цивільної авіації з організаційної структури збройних сил. Управління цивільної авіації Китаю було виведено з підпорядкування збройним повітряним силам і перетворено в орган, що прямо підкоряється Держраді КНР. В липні 1989 року була створена компанія «Китайська авіація загального призначення», що займається в основному операціями авіації загального призначення і частково займається авіаперевезеннями [2].

Слід зазначити, що 1 березня 1996 р. було прийнято Закон Китайської Народної Республіки «Про цивільну авіацію», що регулює відносини з приводу використання повітряного простору та діяльності цивільної

авіації [1].

Сучасний етап розвитку почався з 2002 року і триває й досі. На даному етапі було проведено реконструювання галузі цивільної авіації. 12 жовтня 2004 року на 35-й асамблеї Міжнародної організації міжнародної авіації Китай великим числом голосів вперше був обраний членом до Ради даної організації. У 2010 році цивільна авіація Китаю налічувала вже 1 880 регулярних повітряних маршрутів, у тому числі 1 578 внутрішніх маршрутів (включаючи 85 маршрутів в Гонконг, Макао, Тайвань), і 302 міжнародних маршрути [4]. Китай вийшов на третє місце в списку 188 країн-членів Міжнародної організації цивільної авіації.

У 2015 році на розвиток авіаційної індустрії Китай виділить 500 млрд. юанів (більше 80 млрд. дол.). Влада цивільної авіації Китаю поставила за мету довести загальну кількість транспортних аеропортів країни більш ніж 230 до кінця 2015 року, а обсяг пасажироперевезень – до 450 млн. осіб.

Отже, цивільна авіація – це така галузь промисловості, яка потребує досить великих капіталовкладень, але уряд КНР робить усе можливе для того, щоб забезпечити відповідний розвиток даної галузі. Сьогодні Китай – найдинамічніший авіаринок в світі.

Література

1. Закон Китайской Народной Республики «О гражданской авиации» 1 марта 1996 г. (офиц. текст на кит. яз.) // Офиц. сайт Центрального Народного Правительства Китайской Народной Республики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gov.cn>
2. Китай движется по пути либерализации воздушного пространства [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.aviaport.ru/digest/2010/10/20/204317.html>
3. Гражданская авиация Китая [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ato.ru/content/grazhdanskaya-aviaciya-kitaya>
4. Арасланов С. Рынок авиации общего назначения Китая / С. Арасланов. – Харьков: Aviajournal-2011. – 26 с.